

## **El Camino de la Estación como origen del primer ‘polígono industrial’ de la ciudad de Jaén.**

**Juan Antonio López Cordero.**

### **1. Introducción.**

Jaén, no ha sido una ciudad protectora de su patrimonio histórico-cultural y urbanístico. No ha sabido ver más allá de lo meramente coyuntural, atendiendo a la solución fácil y populista, en nombre del progreso. En el trazado urbano destruyó sus puertas, torres y murallas, desprotegió sus calles, plazas y edificios, quedando escasos ejemplos de sus construcciones civiles, como algún que otro palacio o el Arco de San Lorenzo, declarado Monumento Nacional en 1887, para ser salvado de su derribo. No fue tan grande el daño en los edificios religiosos, aunque tampoco se libraron de la demolición diversas ermitas, conventos como el de San Francisco, o iglesias como las de San Pedro y la Santa Cruz.

En este panorama tan desolador para el urbanismo giennense, surgió en 1881 el Camino de la Estación, que casi siglo y medio después continúa siendo la calle más ancha de Jaén. Durante muchas décadas marcó el crecimiento urbano de la ciudad y apuntó al del futuro. Sin duda, constituyó en su época una revolución en todos los sentidos, pues en torno a este camino se articuló gran parte del ocio y la actividad económica de la ciudad.<sup>1</sup>

Todo empezó con el ferrocarril, que desde mediados del siglo XIX era para los giennenses un símbolo del progreso. Se esperaba que el ferrocarril desarrollara el comercio y la industria. La corporación municipal giennense se volcó con el ferrocarril. Se estudiaron varios proyectos, pero Jaén no se incluyó en ninguna de las vías principales de comunicación. El ferrocarril llegó tarde, en 1881, y como una red secundaria, muy distinto a los proyectos que el Ayuntamiento impulsó desde treinta años antes.

No obstante, el ferrocarril se había convertido en un mito en la ciudad. Empezó a hacerse realidad cuando la Real Orden de 14 de febrero de 1876 aprobó el

---

<sup>1</sup> La tesis doctoral de Claudia Cecilia Correa Alvarado, arquitecta, que lleva por título *El Paseo de la Estación de Jaén*, Universidad de Sevilla, Mayo de 2017, recoge con detalle la evolución histórico-urbanística de este Paseo. Por nuestra parte queremos profundizar en la visión que tuvo como camino vertebrador de nuevas industrias en su primera etapa.

El Camino de la Estación como origen del primer ‘polígono industrial’ de la ciudad de Jaén.  
Juan Antonio López Cordero.

proyecto de ferrocarril de Puente Genil a Linares<sup>2</sup> que presento Jorge Loring<sup>3</sup>, marqués de Casa Loring, que tenía en la provincia de Jaén, en Cazorla, el monte denominado Barranco Guadalentín y Sierra del Agua, del que explotaba la madera, que era conducida a flote por el río Guadalquivir.<sup>4</sup> El camino de hierro arrancarían de Córdoba a Málaga en el kilómetro 61,408 y se dirigiría por Lucena, Cabra, Doña Mencía, Baena, Albendin, Cifuentes, Martos, Torredonjimeno, Torredelcampo, Jaén, Las Infantas y Mengíbar a terminar en Linares. Una de las estaciones se establecería en Jaén.<sup>5</sup>

La Diputación Provincial de Jaén acordó subvencionar al Marqués de la Casa Loring con veinticinco mil pesetas por kilómetro construido en la provincia, con la condición de que la estación de ferrocarril de Jaén se construyera a no más de dos kilómetros de la ciudad.<sup>6</sup> Por su parte, el Ayuntamiento también subvencionó el ferrocarril y formalizó un contrato con Jorge Loring por acuerdo en sesión del día 3 de abril de 1880, fijando el término de un mes para dar comienzo a las obras y que estuviesen expropiados los kilómetros de terreno necesarios dentro del término de la ciudad. La Estación llevaría el nombre del Marqués de Casa Loring y pedía se estableciera a una distancia no mayor a un kilómetro.<sup>7</sup> Finalmente, el nombre de Loring lo llevaría la calle que se debía de abrir, “desde la plaza del Deán Mazas de esta ciudad al patio de la estación de la vía férrea”.<sup>8</sup>

El sueño de décadas de la ciudad lo trajo Jorge Loring. Y Jaén, muy agradecida, dio su nombre al gran proyecto urbanístico que había de comunicar la ciudad con la estación de ferrocarril, un amplio y rectilíneo camino que se abrió entre huertas, que habría de ser lugar de trasiego de carros y de personas, un paseo que a la vez permitía a la ciudad expandirse hacia el Norte, en busca de la Estación de Ferrocarril.

El día 14 del mes de julio la prensa anunciaba la llegada de la primera locomotora a Jaén, así lo recoge la prensa: “Se ha celebrado en Jaén con gran

---

<sup>2</sup> *Boletín Oficial de la Provincia de Jaén* (BOPJ, 24-julio-1877, p. 1-2).

<sup>3</sup> Jorge Enrique Loring y Oyarzábal (1822-1900), nacido en Málaga, curso ingeniería de caminos, canales y puertos en la universidad de Harvard, tenía una gran poder industrial, financiero y político, invirtió mucho en ferrocarriles.

<sup>4</sup> BOPJ, 7-julio-1883, p. 2; y 21-febrero-1899, p. 3.

<sup>5</sup> BOPJ, 24-julio-1877, p. 1-2.

<sup>6</sup> BOPJ, 25-mayo-1880, p. 3.

<sup>7</sup> Archivo Municipal de Jaén (AMJ). Libro de actas, 3-abril-1880; BOPJ 24-junio-1880, p.2.

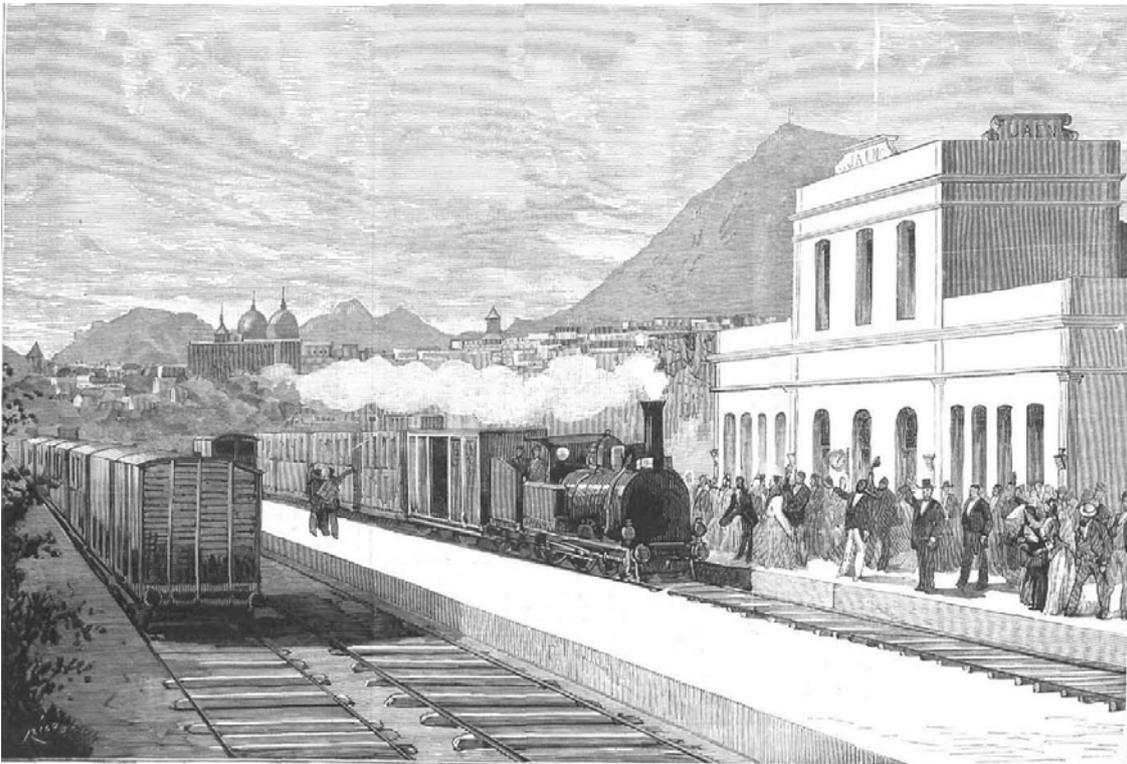
<sup>8</sup> AMJ. Libro de actas, 14-julio-1881; BOPJ. 8-octubre-1881, p. 2-3.

El Camino de la Estación como origen del primer ‘polígono industrial’ de la ciudad de Jaén.  
Juan Antonio López Cordero.

entusiasmo la llegada de la primera locomotora”.<sup>9</sup> Y el 18 de julio llegó el primer tren con viajeros:

“La inauguración de la nueva vía férrea transversal se ha llevado a cabo prácticamente, por decirlo así, de la manera más sencilla: anunciase la apertura de la línea en los periódicos oficiales, y a las cuatro y media de la mañana del 18, día prefijado, salió de Espeluy el primer tren de viajeros, que llegó sin novedad algunas horas después a Jaén.

Había en esta ciudad el proyecto de solemnizar la inauguración con grandes festejos, y aún parece que se había hecho algún preparativo; mas, ya fuese porque la situación económica del Municipio no es, según dicen unos, muy halagüeña, ya porque a última hora se suscitasen rivalidades y cuestiones de etiqueta, como quieren otros, que hicieron imposible un acuerdo definitivo, el hecho es que Jaén sólo supo que llegaba a sus puertas el primer tren de viajeros (y esto es lo esencial) por el silbido agudo de la locomotora.”.<sup>10</sup>



Llegada del primer tren de viajeros por la nueva línea férrea de Espeluy a Jaén, el 18 de Julio de 1881 (Dibujo de M. Ruiz, publicado en la *Ilustración Española y Americana*).

<sup>9</sup> Diario de Córdoba, 14-julio-1881.

<sup>10</sup> *La Ilustración Española y Americana*, núm. 32. Madrid, 30 de agosto de 1881, p. 115.

## 2. El Camino de la Estación.

Una vez en inicio la construcción de la estación de ferrocarril en 1881, en la Vega, a poco más de un kilómetro de la ciudad, el Ayuntamiento se planteó conectar el núcleo urbano con ella. Un primer proyecto, que buscaba la conexión desde la Puerta Barrera, fue presentado por el concejal Llauder en abril de 1881,<sup>11</sup> pero el que se adoptó fue la del concejal Rosendo de los Ríos, cuya conexión con el casco urbano se hacía a través de la plaza del Mercado. El alcalde José Roldán y Marín, un mes antes de la llegada de la primera locomotora a Jaén dio el visto bueno al proyecto, que fue redactado por el ingeniero Ricardo Herrera.<sup>12</sup> Sería un camino en línea recta de 1250 metros de largo, en principio de 20 metros de ancho, 12 de ellos para carruajes y caballerías en el centro, y dos laterales de cuatro metros cada uno. Para ello, se ensanchó la calle Fontanilla, se derribó el edificio del Matadero y “la expropiación de numerosas parcelas de las huertas de los Cuernos, de la Rosa, la Moriana, etc., con su numerosa red de acequias, albercas y bancales, además de encauzar el Arroyo del Matadero, con el que se mejoraba la salubridad de la ciudad”. Antes de finalizar el camino, se le hicieron algunas reformas, como una mayor anchura, un bulevar central con dos paseos laterales para carruajes y un arcén. Se le dotó de faroles de petróleo y bancos de hierro, hechos en la industria local de La Fundición, se plantaron árboles procedentes de la Quinta de la Esperanza, de Madrid, y se convirtió en un paseo de moda de la ciudad. Hubo dificultades en las expropiaciones de la calle Fontanilla, que comunicaba el paseo con la plaza del Mercado, por lo que en esta calle el paseo quedó con veinte metros de ancho frente a los treinta del resto. A este tramo se le denominó calle del Progreso, actualmente calle Roldán y Marín.<sup>13</sup>

La construcción del Camino de la Estación favoreció la edificación en torno al mismo. Fueron surgiendo edificios, en gran parte industriales y de servicios, y surgieron ejes transversales al Camino. A finales del siglo XIX fueron construyéndose algunas edificaciones, junto a la ciudad, pero fue a comienzos del siglo XX cuando se extendieron las edificaciones por gran parte de su recorrido. En el mapa de la ciudad realizado en 1892, actualizado con rotulación

---

<sup>11</sup> AMJ. Libro de actas, 30-abril-1881.

<sup>12</sup> AMJ: Libro de atas, 11-junio-1881.

<sup>13</sup> LÓPEZ PÉREZ, Manuel. “Paseo de la Estación”. *Las Cartas a don Rafael*. Jaén: Ayuntamiento de Jaén, 1992, p. 491-496.



conocido como huerta de la Rosa, que fue comprado en 1890. Un año después, el 15 de octubre de 1891, se colocó la primera piedra de la actual Residencia de Ancianos San José, obra del arquitecto Justino Flórez Llamas. Se terminó en 1899 el cuerpo central y saliente derecho y empezó a funcionar. Posteriormente, el arquitecto Pablo Castillo García-Negrete proyectó y dirigió las obras de ampliación de los cuerpos salientes, arreglo de la capilla y otras. Otra nueva ampliación se realizó entre 1960 y 1962.<sup>15</sup>

En las primeras décadas del siglo XX fueron surgiendo en el primer tramo del Camino diversas casas, tipo villa, donde se trasladaron familias acomodadas de la ciudad. También se construyeron edificios de uso público, como fue el Teatro El Norte, inaugurado 1914, cuyo propietario era Federico del Castillo Extremera (1875-1936), médico de Jaén. Constaba de dos plantas y una fachada historicista. Además de teatro era utilizado como cervecería, salón social para usos múltiples, cine de verano... Durante los años 1914-1915 fue sede de la Asociación de la Prensa de Jaén, y en sus salones organizaba fiestas para sus obreros el ingeniero inglés Mr. Alberto Weight, regente de las instalaciones mineras Óxidos Flórez, instaladas en Peñamefécit, cerca de la Estación de Ferrocarril. En 1918 fue reformado el edificio a cargo del ayudante de Obras Públicas Manuel Fernández, en lo que colaboró el artista Enrique Cañada.<sup>16</sup>

Otro edificio fue el de una Panificadora, en una época en que las industrias que surgen en el lugar se intercalan con viviendas en el tramo más cercano a la ciudad. En 1923, se decía que este edificio correspondía al número ocho, bajando el Paseo a la derecha, estaba flanqueado por el “Hotel de Antonio Merlo” y con la “casa número 10 de don Manuel Redondo”. A sus espaldas estaba “la huerta del Adelantado, de don José de Bonilla y Jaén”. Tenía una línea de fachada de 35 metros y una superficie de 1.055 metros cuadrados, de los que había sin edificar 805 metros, correspondiendo los restantes a la fábrica panificadora y sus departamentos anexos. Esta primera industria, bajando el Camino de la Estación, llevaba por nombre *Panificadora Modelo*, que utilizaba electricidad para alumbrado y maquinaria, y leña para el horno. La electricidad provenía de una central hidroeléctrica ubicada cerca de la Guardia de Jaén, en

---

<sup>15</sup> CAÑADA LLAGOSTERA, Pedro. “La llegada a Jaén de las Hermanitas de los Pobres...” *Senda de los Huertos*, núm. 42. Jaén: Asociación de Amigos de San Antón, p. 27-36.

<sup>16</sup> LÓPEZ PÉREZ, Manuel. “Un teatro”. *Senda de los Huertos*, núm. 7. Jaén: Amigos de San Antón, 1986, p. 31-34. Entró en decadencia en la década de 1940. Más tarde, se levantó en el lugar el teatro-cine Asuán, que se mantuvo hasta 1992, cuando fue cerrado, y en solar se construyeron viviendas.

El Camino de la Estación como origen del primer ‘polígono industrial’ de la ciudad de Jaén.

Juan Antonio López Cordero.

el lugar de Molino Viejo, a través de una línea eléctrica de doce kilómetros de distancia. La *Panificadora Modelo* constaba de las siguientes instalaciones y utensilios:

“Dicha Fábrica consta de planta de sótanos, cuadra y sótano para el almacén de leña, en el cual hay un malacate: piso principal compuesto de un salón con horno de pan-cocer, obrador con la maquinaria y cuantos artefactos son adecuados para la industria panificadora, almacén y escalera para subir a un terrado.

Adosado a la fachada principal hay un techadizo para bajar a la cuadra y a la izquierda otro, que comprende la cochera, un depósito para agua y retrete.

Maquinaria, artefactos y muebles. - Un tubo extintor de incendios, dos sillas enea, vidriera que separa el obrador y almacén, cristalera y montante en la puerta principal, mesita, bufete, escribanía y carpeta, mostrador de palometa, estante, báscula de 500 kilogramos, una carretilla, una espuerta, un balanzón de hoja de lata, un colador, siete gravetas para levaduras, un artesón, un cajón de madera, una escalera de mármol, un banco de madera, báscula de mostrador con juego de pesas, carretilla receptora de masa, una hoz, una raspadora para la amasadora, estantería con tres huecos, tres palometas de pie para soporte de tablas, 21 tablas para colocación del pan, tenazas, badil y atizador de hierro, dos palas y dos cabos de otras, correa del volante para trabajo del electromotor y otro para movimiento del malacate con caballería, un engranaje de hierro para la cortina de la puerta de entradas, un cubo, garrucha y sogas para el pozo, grupo de transformadores trifásicos con pararrayos, un electro-motor con fuerza de tres caballos, una amasadora mecánica, un cilindrador, reóstato para poner en marcha el motor eléctrico; horno de pan-cocer de fuego indirecto, calor continuo, con puerta y boca-fuegos de hierro, un par de capachos, una percha de madera, aparato protector del volante, un engrane de repuesto para la amasadora y un plato de engranaje, repuesto para cilindrador, tres cortinas de dril, un fanal de cristal para el foco de luz, una muestra anunciadora, cuatro focos eléctricos, una carri-cuba con arcos para caballería, muestra para el despacho central, brazo para soporte de luz, estantería con cristaleras, mostrador, tapa de mármol y cortinón de dril, puerta vidriera, otra muestra anunciadora, dos cortinillas, mostrador tapa de

El Camino de la Estación como origen del primer ‘polígono industrial’ de la ciudad de Jaén.  
Juan Antonio López Cordero.

mármol, estantería cuatro huecos y arco para la trastienda, cortinón de dril, lámpara e instalación de luz eléctrica y dos tablones de piedra de mármol.”<sup>17</sup>

A los pocos años en la misma línea de fachada, cerca de la panificadora, se ubicó el Cine Trianón, ubicado enfrente del asilo de las Hermanitas de los Pobres, abierto al público en 1927, en el Camino de la Estación, por entonces denominado Paseo de Alfonso XIII. Al principio fue llamado Salón Trianón. Su promotor fue Ricardo Ortega Nieto que lo arrendaría al empresario granadino José Fernández Cuevas.<sup>18</sup>

Poco antes de mediar el paseo en su recorrido, el Ayuntamiento de Jaén proyectó una rotonda con monumento conmemorativo de las famosas batallas que acontecieron en tierras de Jaén, las de Las Navas de Tolosa y de Bailén. Con este monumento la ciudad de Jaén asumía la función de capital de provincia o antiguo reino. El proyecto de la plaza de las Batallas fue redactado en 1908 y las obras se iniciaron ese mismo año en el mes de octubre. La escultura del Vitor que corona la plaza fue colocada en 1910, y las obras se terminaron cuatro años después de su inicio. Se inauguró el 20 de octubre de 1912. El autor de las esculturas en bronce de la plaza de las Batallas fue Jacinto Higuera, escultor nacido en Santisteban del Puerto, famoso en su época, pues recibió la segunda medalla de la Exposición Nacional de 1910 por el relieve de “las Navas de Tolosa”, la medalla de oro en la Internacional de Panamá en 1916 por su estudio de cabeza “Manijero andaluz”, la medalla de oro de la Nacional de 1920 por su “San Juan de Dios”, y un premio extraordinario en la Exposición Nacional de Barcelona de 1943.

En el monumento se incluyó la siguiente estrofa del famoso poeta local Bernardo López García:

“...En tu suelo virginal  
no arraigan extraños fueros,  
porque indómitos y fieros  
saben hacer tus vasallos  
frenos para sus caballos  
con los cetros extranjeros”.

---

<sup>17</sup> BOPJ. 23-octubre-1923, p.3.

<sup>18</sup> Sobre la primera etapa del cine en Jaén ver: ORTEGA CAMPOS, Ignacio. *Los primeros años del cinematógrafo en Jaén*. Jaén, 1998.

También se incluyó otra inscripción en la que consta que el monumento fue erigido por iniciativa de José del Prado y Palacio (1865-1926), y costado por suscripción popular. El monumento a las Batallas se rodeó de una glorieta, que por su forma fue denominada popularmente como "La Guitarra". José del Prado pensó establecer en torno a la plaza del monumento a la Batallas una serie de edificios: museo, escuelas, internado, club de Boy-Scouts, caja de socorros y previsión..., todos ellos rodeados de zonas verdes y jardines. Casi todo quedó en proyecto. La idea del parque venía de lejos pues en 1906, el médico Eloy Espejo y García (1848-1935) propuso al Ayuntamiento utilizar parte de estas huertas colindantes, para diseñar un parque y zona de recreo. El intento definitivo partió del Plan de Ensanche de 1927, redactado por el arquitecto Luis Berges Martínez. En 1929, siendo alcalde Juan Pancorbo Ortuño, se hizo durante los días de feria un ensayo general de lo que podría ser el parque. Las hazas se convirtieron en un plano con fuentes, jardines, escalinatas, balaustradas, casetas, luz eléctrica, arcos de entrada, kiosko de música... Todo ello de forma efímera. Hasta 1936 no se iniciaron las primeras obras del parque.<sup>19</sup>

El futuro parque estaría limitado por la carretera de circunvalación, de nuevo trazado, que unía los dos ejes del crecimiento urbano de la ciudad hacia el Norte, la Carretera de Madrid y el Paseo de la Estación poco antes de mediar el recorrido del Paseo, con lo que se facilitaba que los vehículos que se dirigían de Granada a Córdoba tuviesen que atravesar la ciudad.

## **2.2. Segundo tramo del Camino de la Estación.**

El segundo tramo del Camino de la Estación estaba jalonado de edificios públicos e industriales, casi todos ubicados en el lado Oeste del Paseo. Sobre la mitad del segundo tramo se abrió el Camino de Fuerte del Rey, para enlazar con el camino viejo que llevaba a esta población desde la ciudad. A la altura del mismo, otro eje perpendicular al Paseo conectaba con la carretera de Madrid.

En la primera mitad del segundo tramo del recorrido, en 1929 aún había pocos edificios; destacaban una fábrica de aceite, y los del Museo Provincial y Cárcel Correccional que estaban en construcción. Y al final del Paseo, entre el camino de Fuerte del Rey y la Estación, fábricas de harinas y aceite, y corrales.

---

<sup>19</sup> LÓPEZ PÉREZ, Manuel. "El monumento a las batallas de Jaén. Un proyecto malogrado". *Actas del X Congreso de Cronistas de la provincia de Jaén*. Jaén: Diputación Provincial de Jaén, 2014, p. 375-386; y LÓPEZ PÉREZ, Manuel. "El Parque". *Cartas...* p. 451-455.

El Camino de la Estación como origen del primer ‘polígono industrial’ de la ciudad de Jaén.

Juan Antonio López Cordero.

Cerca de la Plaza de las Batallas, bajando el paseo, a la izquierda, se levantó el edificio del Museo Provincial. Fue José del Prado y Palacio su impulsor, cuando se adquirieron los terrenos en 1920, el arquitecto asignado fue Antonio Flórez Urdapilleta. Se levantó un edificio sobre una plataforma del terreno que accedía por escalones, de tres alturas, planta cuadrada y en piedra, rodeado por un jardín. Al mismo se incorporaron las portadas del desaparecido Pósito y de la Iglesia de San Miguel, atribuida a Andrés de Vandelvira. A finales de la década 1920 se paralizaron las obras y se pensó en diferentes usos ajenos a museo. Tras la Guerra Civil el Ejército se hizo con el edificio, hasta que en la década de 1960 pasó al ministerio de Educación y Ciencia para dedicarla a la función museística. Los museos de Bellas Artes y el Arqueológico se fusionaron surgiendo el Museo Provincial en 1969. Luis Berges Roldán adaptó el edificio a este uso.<sup>20</sup>

Otro edificio público, ubicado entre la plaza de las Batallas y la Estación fue la Prisión Provincial. Las obras comenzaron en 1928 y fue concluida en 1931, obra del arquitecto Agustí Helguero, construida en piedra de las canteras del Tiro Nacional y Cerro de las Canteras, según modelos decimonónicos. El edificio ocupó una superficie de 9.290 metros cuadrados y una superficie construida de 5.746 metros cuadrados. La parte que daba al Camino de la Estación se destinó a oficinas. La segunda, interior, se disponía en una planta de cruz, que separaba cuatro patios.<sup>21</sup>

Pero eran las industrias, las instalaciones que más implantadas estaban en este segundo tramo del Camino de la Estación, instaladas al Oeste del mismo, entre los caminos de Fuerte del Rey y de la Estación. Eran fábricas de harinas, aceites y perfumes, como podemos observar en el mapa de la ciudad de Jaén, corregido en 1929; en el que también observamos al Este del Paseo una báscula, al final un gran corral y, junto a él la casilla de consumos,<sup>22</sup> relacionada con el cobro de este impuesto, especialmente a los productos de consumo que entraban por el ferrocarril en la ciudad.

Una de las primeras industrias que se instaló en el Camino de la Estación, en marzo de 1916 fue la fábrica de Perfumes, obra del arquitecto Manuel Mendoza,

---

<sup>20</sup> Chicharro Chamorro, José Luis. *El Museo Provincial de Jaén (1846-1984)*. Jaén: Instituto de Estudios Giennenses, 2000.

<sup>21</sup> SÁNCHEZ TOSTADO, Luis Miguel. *Historia de las prisiones en la provincia de Jaén. 500 años de confinamientos, presidios, cárceles y mazmorras*. Jaén: Editorial Jabalcuz, 1997, p. 291-303.

<sup>22</sup> Instituto Geográfico Nacional. Instituto Geográfico y Estadístico. Trabajos Topográficos. Jaén, 1892, 1929, hojas 1ª y 2ª.

El Camino de la Estación como origen del primer ‘polígono industrial’ de la ciudad de Jaén.

Juan Antonio López Cordero.

ubicada en el cruce con el Camino de Fuerte del Rey, que llevaba por denominación FLORFÉ, por los primeros apellidos de sus dos propietarios, Justino Flórez Llamas<sup>23</sup> e Inocente Fe Giménez<sup>24</sup>. Este último era el gerente de la fábrica, constituida como Sociedad Anónima, cuyas oficinas estaban en la calle Bernabé Soriano, número 16.<sup>25</sup> En 1917 solicitó acogerse a los beneficios de la ley de 2 de marzo de ese año, sobre protección a las nuevas industrias y desarrollo de las existentes.<sup>26</sup> Se consideraba una industria de productos químicos, dedicada a la “fabricación de aceites esenciales, aceite de creosota y alcohol metílico, por un nuevo procedimiento”.<sup>27</sup> Desde 1927 se publicitaba por periódicos y revistas de España.<sup>28</sup>

En 1920, tres años después de su solicitud de concesión de beneficios de protección a la Sociedad Anónima FLORFÉ, se le concedió la reducción al 50 por 100 de todos los tributos durante un quinquenio, pese a las protestas de la Sociedad Anónima Electro-Química de Flix y Anónima Cros, por no estimarse que existiese competencia con FLORFÉ, sino que por el contrario se complementaban, “por proporcionar aquella las primeras materias de que ésta se sirve”. Se concedía la protección a las materias que utilizaba. Las cantidades de producto que FLORFÉ se comprometía a fabricar anualmente eran: “Lavada fina, 6.00 kilos; salvia, 1.200; poleo (menta ordinaria), 600; tomillo blanco, 1.200; timeno blanco, 6.000; sabina, 1.000; lilas sintéticas, 500; terpineol, 1.200; auhetol, 1.200; romero desterpenado, 12.000; biyodurode timol, cuanto se necesita en el mercado nacional”.<sup>29</sup>

---

<sup>23</sup> Justino Flórez Llamas (1849-1927), arquitecto, fue padre del también arquitecto Antonio Flórez Urdapilleta, quien proyectó la cárcel provincial de Jaén. Con su llegada a Jaén en 1883 como arquitecto provincial, municipal y diocesano, trabajó en diversas obras, como la iglesia parroquial de Porcuna, el asilo de las Hermanitas de los Pobres o el cementerio de Jódar. Se dedicó también a actividades empresariales. Entre 1911 y 1912 arrendó explotaciones mineras, la mayoría de ellas en la provincia de Jaén, fundó la sociedad Óxidos Flórez y construyó una fábrica de transformados de mineral (Santa Daría) y otra de elaboración de yesos. En 1913 era vocal de la Comisión Provincial de Monumentos.

<sup>24</sup> Inocente Fe Giménez (1880-1958) fue alcalde de Jaén entre 1922 y 1924, maestro, delineante y miembro del cuerpo de sobrestantes de Obras Públicas. Muy vinculado al mundo cultural giennense como regidor y diputado provincial, por lo que fue nombrado académico correspondiente de la Real De Bellas Artes de San Fernando en 1928, presidente de la Junta de Patronato del Museo de Jaén en 1947 y consejero del Instituto de Estudios Giennenses en 1955.

<sup>25</sup> *El Financiero*, número 1.107, Madrid, 16-junio-1922, p. 21.

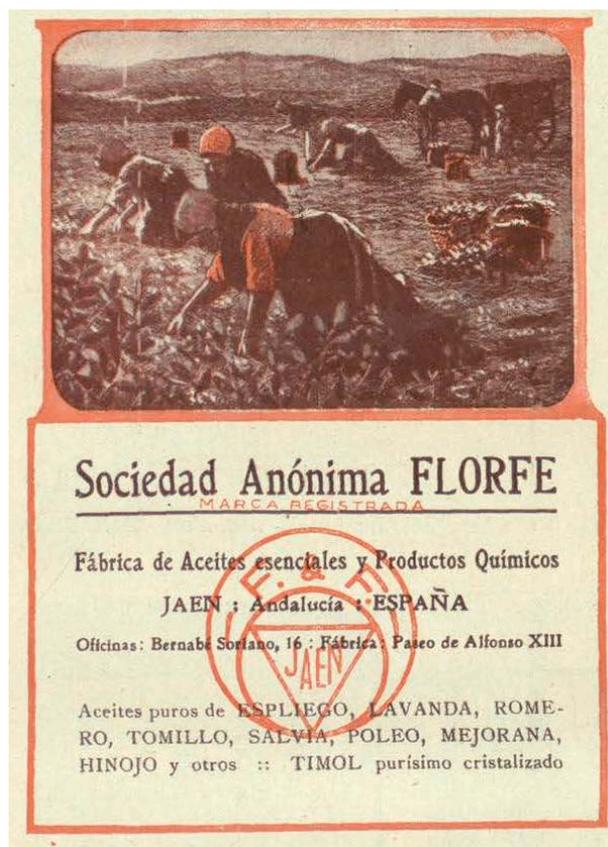
<sup>26</sup> *Boletín de la Unión Eléctrica Española*, número 20. Madrid, 25-octubre-1917; *La Época*, número 24.065. Madrid, 15-doctubre-1917.

<sup>27</sup> *Madrid Científico*, número 935. Madrid, 1917, p. 490-491.

<sup>28</sup> *Mercurio*. Barcelona, 29-marzo-1917, p. 212.

<sup>29</sup> *Gaceta de Madrid*, 10-enero-1920, p. 108.

El Camino de la Estación como origen del primer ‘polígono industrial’ de la ciudad de Jaén.  
Juan Antonio López Cordero.



*Mercurio*, 29-marzo-1917, p.2012.

En los años siguientes, la fábrica de perfumes diversificó su producción, y abrió un despacho en Madrid,<sup>30</sup> situado en la calle de Fernanflor, 4, segundo, y también agencias en Grasse, Nueva York, Leipzig, Londres, Milán, Berlín y París, convirtiéndose en una industria internacional. En 1922, entre los distintos productos de FORFÉ estaban “el ajeno cultivado, alhucema, contueso, espliego fino, ídem superfino FLORFÉ, enebro, bayos, geranio rosas de España, hinojo, lavanda fina Sierra Nevada, mejorana silvestre, ídem cultivada, poleo, romero extra, salvia, ídem rectificada, sabina, timeno rojo, ídem blanco, tomillo limonero, tomillos rojos, imosa, Jaén y extra, tomillo blanco, ídem blanco comercial y verbena de España”. Uno de sus productos más importantes era el timol, puro cristalizado, blanco, que recibió el Gran Premio de Honor en el concurso-feria industrial y comercial de Barcelona en 1917. También producía artículos para la higiene de la boca; y el Rosmariol, emulsión de petróleo y esencias vegetales para le pelo.<sup>31</sup>

<sup>30</sup>*El Sol*. Madrid, 23-abril-1922, p.2.

<sup>31</sup>*El Financiero*, número 1.107, Madrid, 16-junio-1922, p. 21; y CONTRERAS VÁZQUEZ, Jacinto. “La fábrica de perfumes FLORFÉ de Jaén”. *La Quijota*, revista del IES Virgen del Carmen. Jaén, número 9, curso 2918-19, p. 25-29.

El Camino de la Estación como origen del primer ‘polígono industrial’ de la ciudad de Jaén.  
Juan Antonio López Cordero.



Fachada de la fábrica de perfumes<sup>32</sup> al Camino de la Estación (Foto RedJaen).

**EL  
TERMÓMETRO**  
de su cabellera es el  
peine. En él verá los  
grados de fortaleza  
de su cabello.

Use en seguida

**ROSMARIOL**  
que vigoriza el cabello  
y detiene su caída.

FRASCO: 5,50 PESETAS  
PERFUMERÍA FLORFÉ  
MADRID - JAÉN

*El Sol. Madrid, 23-abril-1922, p.2.*

<sup>32</sup> Cerrada la fábrica, el edificio fue utilizado como silo de trigo, después aprovechado para cuartel de la Policía Armada y Escuela de Enfermería. Finalizados sus usos, parte de su fachada fue incorporaría en la futura plaza, cuyos arcos eran conocidos popularmente como “Puerta de Alcalá”. Fueron desmontados sus arcos para la construcción del aparcamiento subterráneo hoy existente en 2005, pero no volvieron a ser colocados.

En la misma línea de fachada de la fábrica de perfumes, del Camino de la Estación, separada de esta fábrica por un estrecho solar, estaba la fábrica de harinas, construida a principios del siglo XX, que recibía luz eléctrica desde 1906 de la central ubicada en el Molino Nuevo, término de La Guardia.<sup>33</sup> La fábrica de harinas era denominada San Francisco, y el paraje como Marroquíes Altos. Ocupaba una superficie de 2.252 metros cuadrados, con cinco cuerpos, uno destinado a los artefactos de fabricación con tres pisos, dos a almacén y otros dos a vivienda, con dos patios de entrada al edificio, uno al Sur y otro al Norte.

Al Norte, la fábrica lindaba con el Paseo de la Estación, Al Sur por el camino de Jaén a Fuerte del Rey, Al Este con el Paseo y haza de la Marquesa de Valencina, y al Oeste, con tierras que fueron de don Juan Ramiro. La maquinaria, artefactos e inmuebles de que disponía eran los siguientes:

“En la parte baja disponía de un foso con trasmisión y volante general de movimiento, con todos sus accesorios, bancada de madera con ocho cilindros; una bomba elevadora de agua, con sus accesorios, una mezcladora, un canastón para pesar harina, con sus pesas correspondientes, catorce cilindros, un indicador de revoluciones, un extintor de incendios, una rampa de madera, una habitación con un motor eléctrico, de sesenta caballos y otro de cincuenta, en sus respectivos ejes, dos transformadores de alta tensión, tres pararrayos, un volómetro, un contador eléctrico, un amperímetro, dos corta circuitos de baja tensión y tres de alta, un interruptor con su cuadro, un reóstato, un teléfono, un soplillo para el motor, tres llaves para el alumbrado general, seis engranes de trituración de repuesto, treinta y tres cojinetes de repuesto de elevadores y una báscula para pesar trigo.

Todos los aparatos tienen sus correas correspondientes, una caja de aspiración, con rosca, tolvas, aspiradores, elevadores y caídas para los productos con todos sus accesorios.

En el piso segundo, una cepilladora de salvados, un recolector de polvos, un ventilador con su tubería, una tolva de trigo para los cilindros, con su aparato de imán, trasmisión, correas, roscas, elevadoras, caídas y tuberías de empaque para salvados y todos los accesorios.

Y en el tercer piso, un cedazo doble, uno sencillo, dos planschister, dos diagramas, uno doble y otro sencillo, una centrifuga doble, un cedazo de seguridad, un divisor de salvados, dos cedazos de repaso de salvados, un recolector de polvo, una satinadora Rexmi, torno, 27 bastidores de repuesto,

---

<sup>33</sup> BOPJ, 9-enero-1906, p. 2.

un extintor, un cuarto de limpia con monitor, un triaverjones, una rueda hidráulica, ventiladores, cuarto de polvo, poleas, correas, roscas, elevadores, caídas, una mezcladora de polvo, y demás accesorios.

Una prensa de pegar correas, cinco carretillas, un tensor para correas anchas y otro para elevadores, seis cribas de tela metálica, 28 llaves de tuerca, tres barrenas, dos salomónicas, una tijera, un destornillador de carraña, un soldador, un berbiquí, dos brocas, un martillo, una máquina para coser correas, una barra de hierro, seis escaleras, dos borriquetes, un depósito de aceite, una piedra de afilar, unas pedreras y cuatro cubas para el agua.”<sup>34</sup>

### **3. Conclusión.**

Otras dos fábricas, de harinas y de aceites, se ubicaban entre la anterior y la Estación en estas primeras décadas del siglo XX. A las que posteriormente se sumarían otras industrias primarias, formando un pequeño polígono industrial, sin duda favorecido por la ubicación de la Estación y el eje que constituía el Paseo. Los almacenes de la Estación complementaban un núcleo industrial de transformación primaria, de una ciudad que desde mediados del siglo XIX vio en el ferrocarril su gran esperanza para el desarrollo económico. Sin apoyo estatal, la ciudad de Jaén hizo grandes esfuerzos por conseguirlo. Muestra de ello fue el gran camino entre la ciudad y la Estación, y el conato industrial que surgió al final del Camino de la Estación, junto al ferrocarril.

A mediados del siglo XX, las industrias fueron desplazadas del Paseo de la Estación por el crecimiento urbano de la ciudad. No obstante, algunas industrias lindantes al camino de Fuerte del Rey, aún permanecería algunos años más, como recuerdo de este primer núcleo industrial giennense

---

<sup>34</sup> BOPJ, 23-octubre-1923, p. 3 y 4.